



Yamaha YZF-R1 2015 - Tracktest

Das 1 mal 1 eines Supersportlers

[Alle 17 Bilder ansehen](#)

Im Rahmen der Yamaha R1-Trackdays hatten wir die Gelegenheit die YZF-R1 auf dem Nürburgring ausgiebig zu testen. Yamaha Deutschland präsentierte im Rahmen einer Dunn-Racing Veranstaltung neben der brandneuen R1 auch die R125, R3, R6 und R1M – also die komplette R-Reihe 2015. Wir haben uns voll und ganz auf die R1 konzentriert.

1. [Fahrbericht](#)
2. [Technische Daten](#)
3. [Bildergalerie](#)
4. [Fahrzit](#)

Direkt an der Pit Lane standen die Geräte für diesen Tag in Reih und Glied – blaue und rote R1`sen mit silbernen bzw. weißen Elementen. Schon der erste Anblick fesselt einem die Augen und lässt einen nicht mehr von ihr abkommen. Die **R1** ist anders, weicht vom Einheitslook ab und setzt Reizpunkte. Es gibt an diesem Bike so viel zu entdecken, so viele Details zu erforschen – spannend! Yamaha verspricht 200PS bei 13.500 U/Min und 112,4 Nm bei bereits 11.500

U/Min, gepaart mit einem Gewicht von fahrfertigen 199 Kg, also 1 Kg pro PS – das ist mal eine klare Ansage. Verbaut wurde alles extrem kompakt und zentral zwischen den 1.405 mm auseinanderstehenden Magnesium-Gussräder – ein Bike für den Racetrack. Die 5.148 m lange Grand Prix Strecke des Nürburgrings sollte uns auf jeden Fall viel Gelegenheiten geben, die MotoGP-Gene der **R1** zu erfahren.

Die Bedingungen waren top, Sonne satt, blauer Himmel, beste Temperaturen, also schnell mal hinter einem Instruktor von Dunn-Racing die Strecke und das Bike kennenlernen. Erster Eindruck beim Aufsitzen war schon mal sehr gut. Lenkerergonomie und Einstellmöglichkeiten der Hebeleien sind absolut perfekt, die Sitzposition mit 855mm recht hoch und die Rasten einem Supersportler entsprechend sehr sportlich, was bei der Größe des Testfahrers von gut 1,90 m dann doch bewegliche Knie voraussetzt. Knieschluss am Tank passt dennoch, gab schon mal ein sehr sicheres und direktes Gefühl. Die Soundkulisse beim Rausrollen und auf den ersten Runden war noch etwas zurückhaltend, was sich aber mit stärkerer und vor allem heftigerer Drehung des Gasgriffs ganz schnell ändern sollte.



[Alle Bilder ansehen](#)

Yamaha YZF-R1 - MotoGP im Serienbike, die R1 hat einiges davon

Zeit sich mit den unzähligen Einstellmodi und der Elektronik auseinanderzusetzen, denn heutzutage sind Motorräder dieser Klasse, mit Leistungswerten die vor 15 Jahren nicht einmal die MotoGP hatte, ohne das tadellose Zusammenspiel von Sensoren, Messwerten und Eingriffen einer Zentraleinheit undenkbar. Wer in der Superbikeszene oben mitspielen möchte, der muss alles beherrschen und dem Fahrer jeglichen Freiheitsgrad zur persönlichen Programmierung geben. Und das tut die neue **R1**, wobei ein Tag klicken und testen hier bei weitem nicht ausreicht.

So besitzt die [YZF-R1](#) eine eigenentwickelte Sensoreinheit bestehend aus Drehratensensoren für Neigung, Rollbewegung und Bewegungen in der Gierachse sowie Beschleunigungen in alle Richtungen. Alle Parameter werden 125mal pro Sekunde abgegriffen und verarbeitet. Diese Datenflut nutzt das Steuergerät um die Bremskraft optimal zu verteilen, die Einspritzmengen zu regeln sowie den Zündzeitpunkt und den Öffnungswinkel der Drosselklappen optimal zu steuern. Unterm Strich stellt sich so immer ein extrem stabiler Fahrzustand ein und ermöglicht einem unter anderem die Nutzung der Slide Control (SCS), also das kontrollierte Übersteuern des Hinterrades beim Herausbeschleunigen – echte MotoGP Technik! Selbstredend werden diese Daten auch für die 9-fach einstellbare Traktionskontrolle (TCS), Lift Control System (LIF) sowie Launch Control (LCS) und den Schaltautomaten (QSS) – allerdings nur nach oben – verwendet. Des Weiteren lässt sich die Steuerung der Drosselklappen und somit das Ansprechverhalten auch in 4 unterschiedlichen Stufen regeln.



[Alle Bilder ansehen](#)

Dargestellt werden alle Werte auf dem wunderschönen TFT-Display, welches sich im Race-Modus auf die wesentlichen Informationen beschränkt und so sehr übersichtlich ist. Gesteuert wird die ganze Geschichte über zwei Tasten am Lenker. Wer richtig fit ist, der stellt alle Parameter für sich zusammen und speichert diese in 4 unterschiedlichen Grundsettings, die allerdings nur im Stand gewechselt werden können. R1M Besitzer haben des Weiteren noch eine Schnittstelle – die Communication Control Unit (CCU), womit sie alle Werte und Einstellungen bequem per PC, Tablet oder Smartphone tätigen und speichern können (kann auch bei der **R1** nachgerüstet werden). Während der Fahrt können dann allerdings nur noch die Motormodi, Traktionskontrolle sowie Slide-Control am linken Lenker stufenweise verstellt werden.

Antrieb YZF-R1 – hochwertige Technik und edle Materialien

Ein absolut technisches Highlight: die kurzhubige Crossplane-Maschine bei der die Hubzapfen jeweils um 90 Grad versetzt sind, sodass die Schmiedekolben nie parallel arbeiten wie bei anderen Reihenvierern. Dadurch erreicht [Yamaha](#) einen gleichförmigeren Drehmomentverlauf und nebenbei einen markanten dumpfen Sound. In Kombination mit einer deutlich geringeren Schwungmasse, Titan-Pleuel mit gecracktem Pleuelfuß und deutlich drehzahlfestere Schleppebel sind dies wichtige Eckpunkte für einen drehfreudigen und Leistungsstarken Motor.

Diese Drehfreude merkt man der [Yamaha](#) deutlich an, denn bei bereits 6.000 U/Min schiebt sie mächtig und unaufhaltsam an, was erst jenseits von 12.000 Touren endet. Das Ganze geschieht dabei extrem gleichförmig und jederzeit beherrschbar – ok, man muss sich besonders im Power-Modus 1 an die hart einsetzende Leistung gewöhnen, aber hat man dies, geht alles super dosierbar und direkt von statten. Bis in den roten Bereich muss sie allerdings nicht wirklich gejagt werden, denn ganz oben wird's doch etwas zäher.

Yamaha R1 – Elektro-Bike mit Verbrennungsmotor

Elektronik ohne Ende, aber funktioniert die wirklich? Also Helm auf, Handschuhe an, schnell etwas dehnen und dann die richtige Position auf dem straffen Sitzpolster finden. Boxenausgang, 2.Gang, Vollgas: Wooh, tiefes Fauchen, der Vorderbau hebt sich schnell, bleibt oben, nicht zu weit, cool. Stopp, langsam, die 190er Pirelli Supercorsa SP sind nach 40 Minuten Stand sicher nicht warm, also die ersten Kurven etwas verhaltener ans Werk – Elektronik ist das eine, Physik das andere! Lange Linkskurve, tief rein, die **R1** liegt toll, wieder ganz kurz Gas, links, schnell auf rechts umlegen, klappt wunderbar. Vollgas Zweiter, 3.Gang, das Vorderrad wird leicht, die TCS regelt sanft. Gas weg, links kurz anbremsen, früh ans Gas und gleich mal außenherum einen überholen. Rechts rein und wieder ran ans Gas bis hoch in den 4.Gang – die Gasannahme ist gewöhnungsbedürftig, setzt schon recht hart ein. Rechts außen anbremsen, wieder tief rein, der Stiefel schleift, Gas! Wooh, das war doch die Slide-Control oder warum hab man das Gefühl quer zu kommen? Bergauf links, rechts, hartes Anbremsen, dann weite Linie links und gleich wieder rechts runter mit Vollgas bis fast Ende 5.Gang. Schikane, runterschalten, durch, kurz Gas und wieder rechts auf die Start-Ziel. Das Vernichten der Energie Ende Start-Ziel oder zwischen der Schumacher- und Bilstein-Kurve war allerdings nicht immer ganz so präzise wie gewünscht möglich. Die Stopper funktionieren zwar ordentlich, könnten für unser Empfinden aber bissiger und aggressiver sein. Lässt sich bestimmt mit ein paar anderen Bremsklötzen optimieren. Dennoch - da kommt Lorenzo-Feeling auf!

Yamaha YZF R1 Trackday Nürburgring GP-Strecke



Der Testtag war nun schon etwas fortgeschritten, die Einstellungen verstanden und getätigt, also ging's nun drum alles voll zu nutzen, früher ans Gas zu gehen, noch mehr die Helferlein zum Arbeiten zu bringen, einfach in einen richtigen Flow mit der **R1** zu kommen. Und der kam auch verdammt schnell. Runde um Runde ging es immer schneller und spektakulärer voran. Leichtfüßig wie eine 600er schlängelte sich die 200PS-R1 durch die Schikane vor Start-Ziel. Anbremsen, schnell links, umlegen auf rechts, Gas anlegen, spielerisch und punktgenau. Die Pirelli Supercorsa SP (auf jedem Superbike eine Top Wahl) setzten alle Befehl tadellos um und das Fahrwerk tat genau das was man von einem Supersportfahrwerk erwartet. Bei dieser zügigen Gangart, musste auch der Lenkungsämpfer hin und wieder beruhigend eingreifen, wenn die Vorderhand beim Rausbeschleunigen über Bodenwellen doch leicht zu tänzeln begann – aber dafür ist er ja da. Tolle Runden!



[Alle Bilder ansehen](#)

Ob die **Yamaha YZF-R1** jetzt die beste Wahl für die Rennstrecke ist, lässt sich so einfach nicht beantworten. Hier müsste ein direkter Vergleich mit der Konkurrenz erfolgen. Sie gehört aber in jedem Fall zur ersten Wahl. Eine [Aprilia RSV4](#) bedarf einer optimalen Fahrwerkseinstellung um ähnlich um die Ecken zu wetzen. Die [Ducati 1299 Panigale](#) hat zwar mehr Druck mittleren Drehzahlbereich, ist aber weniger drehfreudig. Und [BMW's S1000RR](#) glänzt mit den besten Allroundfähigkeiten, kommt aber an das spielerische Handling der **R1** nicht ganz ran.

Jetzt weiterlesen - Yamaha YZF-R1 2015 - Tracktest:

1. [Fahrbericht](#)
2. [Technische Daten](#)
3. [Bildergalerie](#)
4. [Fahrzeit](#)

Gefällt mir Teilen 183 Personen gefällt das. Sei der/die Erste deiner Freunde.

Suche nach Testberichten

Stichworte...
Marke...
Modell...
Kategorie...
Suche

Neue Motorräder in der Community